STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 20421
14 juli
2015

Kenmerk: GEM - 1525003/12750



Verkeersbesluit voor het aanwijzen tot verplicht fietspad op de Tunnelweg aan de zuidzijde tussen Parallelweg West en Parallelweg Oost , te Culemborg;

Achtergrond

De gemeente wil de bereikbaarheid, tot uiting komend in doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de spoorzone verbeteren. Op de centrale oost-west verbinding Tunnelweg en de twee aansluitende rotondes aan weerszijde van de spooronderdoorgang is een bottleneck in met name de spitsperiode. Op 31 januari 2014 is de methodiek Wikken en Wegen toegepast om op transparante wijze tot onderbouwde afwegingen te komen voor investeringen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in de spoorzone. Uit de probleemanalyse kwam het volgende naar voren:

- in de spitsperiode zijn veel “treintjes” met fietsers (scholieren en treinreizigers). Hierdoor ontstaan lange wachttijden voor gemotoriseerd verkeer (verminderde doorstroming);
- slecht zicht op fietsers zorgt voor extra opletten en daardoor nog langere wachttijd;
- dit leidt tot geluidsoverlast en een hogere concentratie van schadelijke stoffen, hinder voor de omgeving (leefbaarheid);
- fietsers voelen zich onveilig op het aanliggende fietspad;
- afslaande automobilisten voelen zich opgejaagd als ander verkeer hen via het middeneiland passeert;
- uitruk brandweer en politie wordt bemoeilijkt door wachtrijen;
- vrijwilligers van de brandweer kunnen de kazerne lastiger bereiken;
- zorgtijd hulpverlening staat onder druk.

Uit de Wikken en Wegen sessies is naar voren gekomen dat maatregelen aan de westzijde het meest effectief zijn om deze knelpunten te verbeteren en dat de kruisende fietsoversteek het beste gelijkvloers kan worden gehouden.

Oplossing

Om de problemen met de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, worden de rotondes aan weerszijden van de spooronderdoorgang en Tunnelweg aangepakt. De rotonde aan de oostkant wordt verruimd. Het fietspad komt op ruimere afstand van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te liggen, waardoor het zicht op fietsers verbetert. De rotonde aan de westkant wordt vervangen door een ovonde: de kruisingen worden als het ware verder uit elkaar “getrokken” waardoor er meer gelegenheid ontstaat te anticiperen op elkaar. Er worden diverse vrijliggende fietspaden gerealiseerd. Door in de tunnel tweerichtingenfietspaden aan weerszijden te maken, wordt het fietsverkeer meer gespreid over verschillende routes, waardoor er meer gaten ontstaan in de fietsstroom en gemotoriseerd verkeer beter kan doorstromen. Door een betere doorstroming verbetert de leefbaarheid.

Dit verkeersbesluit betreft het aanwijzen tot verplicht tweerichtingen fietspad evenwijdig langs de zuidzijde van de Tunnelweg, tussen de Parallelweg West en Parallelweg Oost. Het betreft een onderdeel van de totale reconstructie.

Burgemeester en Wethouders van Culemborg;

Overwegende dat

er aanleiding is om verkeersmaatregelen te treffen in de spoorzone te Culemborg;

de as Wethouder Schoutenweg-Tunnelweg de centrale oost-west verbinding is voor gemotoriseerd verkeer;

de Wethouder Schoutenweg, Tunnelweg, Stationsweg, Otto van Reesweg, Parallelweg West en Parallelweg Oost gebiedsontsluitingsweg zijn, als zodanig benoemd in het plan Categorisering wegennet Culemborg uit 2001;



de Wethouder Schoutenweg, Tunnelweg, Stationsweg, Otto van Reesweg, Parallelweg West en Parallelweg Oost deel uitmaken van de hoofdstructuur fiets (Fietsbeleidsplan Fier op de fiets);

het op gebiedsontsluitingswegen gewenst is het fietsverkeer van het autoverkeer te scheiden vanwege het verschil in snelheid en massa;

de hoofdautoroute (oost-west) en de hoofdfietsroute (noord-zuid) elkaar kruisen bij de Tunnelweg;

belangrijke fietsbestemmingen het treinstation en bedrijventerrein Pavijen aan de westzijde en de scholen voortgezet onderwijs en binnenstad aan de oostzijde van het spoor zijn;

fietsers op de rotonde voorrang hebben;

het fietspad direct aanliggend is aan de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer;

fietsers zich in de dode hoek van afslaand gemotoriseerd verkeer bevinden;

dit een onveilig gevoel geeft aan zowel fietsers als het gemotoriseerde verkeer;

er objectief geen sprake is van grote verkeersonveiligheid;

gemotoriseerd verkeer extra goed kijkt;

het hierdoor langer duurt voordat het voertuig de rotonde verlaat;

diverse voertuigen die een andere richting uit willen gebruik maken van het middeneiland om het wachtende voertuig te passeren;

afslaande chauffeurs zich hierdoor opgejaagd kunnen voelen;

het langer wachten een negatief effect heeft op de doorstroming van verkeer;

hulpverleningsvoertuigen bij een uitruk worden gehinderd door de wachtrijen bij de rotonde;

de zorgtijden hierdoor onder druk komen te staan;

het voor het openbaar vervoer belangrijk is dat de bus kan aansluiten op de treintijden;

door de wachtrijen er geluidsoverlast en een hogere concentratie van schadelijke stoffen is, hetgeen hinder voor de omgeving geeft (leefbaarheid);

er een mix van maatregelen bedacht is om de doorstroming te verbeteren;

de rotonde ten oosten van de Tunnelweg verruimd wordt met verbeterde fietsvoorzieningen;

dat in het proces van Wikken en Wegen geconcludeerd is dat een ongelijkvloerse oversteek bij de Tunnelweg westzijde niet effectief is;

er een toekomstvisie op de fietsstructuur in de spoorzone is opgesteld;

een ‘ovonde’ als kruispuntoplossing gekozen is;

in het kader van het project Bereikbaarheid spoorzone er diverse verplichte tweerichtingen fietspaden worden gerealiseerd, waaronder langs de Tunnelweg;

er zo verschillende fietsroutemogelijkheden geboden worden, waardoor het fietsverkeer meer gespreid wordt en er meer gaten in de fietsstroom ontstaan waar auto’s gebruik van kunnen maken (spreidingsfilosofie);

het stuk fietspad langs de zuidzijde van de Tunnelweg, tussen Parallelweg West en Parallelweg Oost deel uitmaakt van de spreidingsfilosofie;

door de fietsers in twee richtingen te faciliteren het aantal oversteekbewegingen zich spreid over de oversteken aan de west- en oostzijde van de Tunnelweg, waardoor de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse verbetert;

de tweerichtingen fietspaden de fietsstroom meer weg moet trekken van de kruising Otto van Reesweg - Wethouder Schoutenweg om de doorstroming ter plaatse te verbeteren;

de route voor gemotoriseerd verkeer van Otto van Reesweg naar Wethouder Schoutenweg buiten de grootste fietsstroom blijft;

een tweerichtingen fietspad ten zuiden van de Tunnelweg aansluit op de tweerichtingen fietsstructuur langs Parallelweg West/fietsstructuur ovonde;

het wens is om conform het toekomstbeeld uit het Fietsbeleidsplan een vrijliggende fietsstructuur te realiseren van Parallelweg West tot aan Goilberdingerdijk;



in de plannen voor het stationsgebied een vrijliggend tweerichtingen fietspad langs de oostzijde van de Parallelweg West is opgenomen tussen Beesdeweg en Tunnelweg;

een deel van de gewenste fietsstructuur langs een stuk van de Otto van Reesweg en Parallelweg West in het project aanpak rotondes Tunnelweg meegenomen kan worden;

op de Wethouder Schoutenweg ter hoogte van de benzinepomp onvoldoende ruimte is om een fietspad aan te leggen;

langs de ovonde daarom tweerichtingen fietspaden komen om het fietsverkeer af te kunnen wikkelen;

de omrijdfactor voor een deel van de fietsers afneemt, doordat het fietspad in twee richtingen bereidbaar wordt;

het niet continueren van tweerichtingsverkeer op fietspaden die op elkaar aansluiten het negeren van het eenrichtingsverkeer in de hand zal werken met een risico op aanrijdingen fiets-fiets;

de politie op 3 februari 2015 gemotiveerd heeft aangegeven geen voorstander van tweerichtingsfietspaden te zijn als er ook mogelijkheid is voor eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijbaan – zoals in de huidige situatie al het geval is;

dit ingegeven is door ervaringen met ongevallen waar de politie bij geroepen wordt, alsmede klachten van fietsers;

het gaat om frontale fiets-fiets aanrijdingen, met vaak (hoofd)letsel als gevolg;

het daarbij gaat om fietsers die tegen de richting van de (grote) groepen - zoals scholieren, station, bedrijven etc.- moeten fietsen;

aanrijdingen onder meer gebeuren bij groepen die bochten afsnijden en bij fietsers die zich meer naar achteren in de groep bevinden en de tegenligger over het hoofd zien;

fietsers veel afleiding hebben (muziek, praten, appen, etc.) en daardoor minder alert zijn op tegenliggers;

in groepen de fietsers vaak met meerderen naast elkaar fietsen, terwijl de ruimte dit niet toelaat;

dat handhaving hierop bijna onmogelijk is;

fysieke rijbaanscheiding niet mogelijk is vanwege beperkte ruimte en veiligheidsoverwegingen;

de politie vindt het qua verkeersveiligheid beter de fietsers gescheiden te houden middels aan beide zijden van de tunnel gelegen eenrichtingsfietspaden omdat dit minimale inrichtingsruimte kost, er veel fietsers zijn (scholieren en reizigers), voetgangers dan niet op het fietspad hoeven te lopen, er geen optimaal zicht is (o.a. schaduwwerking viaduct), er tegenliggers zullen zijn;

het hele idee van tweerichtingen fietspaden bedacht is om de problemen in de doorstroming, verkeersveiligheid op de huidige twee rotondes en leefbaarheid het hoofd te bieden;

toegezegd is de verkeerssituatie na een jaar te evalueren;

naar verwachting de grootste fietsstroom – de scholieren- de noordelijke tunnelbuis in de ochtendspits zullen nemen en vervolgens de rotonde aan de oostzijde;

de rotonde oostzijde biedt de fietsers de meeste veiligheid en fietsers zijn hier in de voorrang;

de avondspits meer gespreid is dan de ochtendspits;

bij tweerichtingsfietsverkeer is er een risico op het negeren van de verplichte rijrichting op de oostelijke rotonde om het zuidelijke fietspad van de Tunnelweg te nemen komend vanaf de Parallelweg Oost;

het om een relatief kort wegvak gaat met veel overzicht;

het niet aannemelijk is dat fietsverkeer dat aan de verkeerde zijde van de Parallelweg Oost rijdt over zal steken bij de oostelijke rotonde vanwege het beperkte zicht en het risico op aanrijdingen;

de treinreizigers gespreid zullen kiezen voor de oversteek Jorisvicarie en Otto van Reesweg;

er een oversteek komt bij de Tunnelweg ten westen van de tunnelbak, die een verbinding is in de fietsstructuur aan de westzijde van het spoor;

de oversteek gesitueerd is rekening houdend met het zicht vanuit de tunnelbak en de nabijgelegen kruising van de ovonde;

de tweerichtingen fietspaden structuur van de Tunnelweg eindigt bij de rotonde aan de oostzijde van de Tunnelweg (kruising Tunnelweg, Spoorstraat, Stationsweg en Parallelweg Oost);



het wijzigen van het fietspad om de rotonde heen in een tweerichtingen fietspad -net als de rotondes verderop op de Wethouder Schoutenweg- overwogen is;

de tunnelbakconstructie het zicht beperkt;

gemotoriseerd verkeer fietsers uit beide richtingen niet verwacht;

op de huidige rotonde het fietsverkeer van een kant komt;

onverwachte verkeerbewegingen van fietsers de verkeersveiligheid en doorstroming negatief beïnvloeden;

het toestaan van tweerichtingsverkeer op een deel van de rotonde het tegen de rijrichting rijden op de rest van de rotonde in de hand werkt;

er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor een tweerichtingen fietspad;

gezien voornoemde dit als onwenselijk wordt beschouwd;

binnen de bebouwde kom de bromfiets bij voorkeur op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer rijdt;

dat de snelheid van het gemotoriseerd op de Tunnelweg ten opzichte van het bromfietsverkeer niet hoger ligt;

door de aanwezigheid van de betonnen constructie van de tunnelbak en gebrek aan ruimte om de rotonde verder oostwaarts te verplaatsen, er geen ruimte is voor een veilige voetgangersoversteekplaats aan de westzijde van de rotonde;

de tunnelbak het zicht vermindert;

vanuit doorstroming en verkeerveiligheid het belangrijk is dat het fietspad verder van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer komt te liggen en dit de ligging en ruimtebeslag van de rotonde bepaalt;

ingevolge artikel 21 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit en voorts op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen;

de belangen die aan dit verkeersbesluit ten grondslag liggen zijn:
- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;

het belang van doorstroming van gemotoriseerd verkeer zwaarder weegt dan de mogelijke verkeersonveiligheid op het noordelijke fietspad bij tweerichtingen fietsverkeer;

het belang van veiligere kruispuntoplossingen voor auto en fiets aan weerszijden van de tunnel zwaarder weegt dan de onveiligheid op het noordelijke tweerichtingen fietspad voor fietsers;

het belang van spreiden van fietsverkeer (doorstroming) zwaarder weegt dan het mogelijk negeren van de rijrichting tussen Parallelweg Oost en zuidelijk fietspad Tunnelweg;

de hiervoor benoemde verkeersmaatregel uitgevoerd kan worden doormiddel van het plaatsen van de verkeersbord G11 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

de Tunnelweg, ter plaatse van de genoemde verkeersmaatregel is gelegen binnen de grenzen van de gemeente Culemborg;

gelet op de adviezen van de afdelingen Stadsontwikkeling en Wijkzaken/Planrealisatie van de Gemeente Culemborg;

overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer overleg heeft plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland, district Gelderland-Zuid. Hij bracht hierover op 22 juni 2015 een negatief advies uit;

gelet op het algemeen belang van het verkeer;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994 waardoor wij bevoegd zijn tot het nemen van dit verkeersbesluit;



Besluiten:

I. op grond van art. 15 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 tot het aanwijzen van een verplicht tweerichtingen fietspad op de zuidzijde van de Tunnelweg tussen de Parallelweg West en de Parallelweg Oost te Culemborg, ter plaatse aangeduid door het aanbrengen van een verkeersbord G11 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 conform bijgevoegde illustratie;

II. dit besluit in werking te laten treden de dag na publicatie in de Staatscourant;

III. dit besluit ter openbare kennis te brengen door publicatie in de Staatscourant, te vinden op http://www.officiëlebekendmakingen.nl en door vermelding op de gemeentepagina in de Culemborgse Courant;

IV. belanghebbenden te wijzen op de mogelijkheid van het indienen van bezwaar op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken waarop de bekendmaking heeft plaatsgevonden in de Staatscourant;

Culemborg, 30 juni 2015

Burgemeester en Wethouders van Culemborg

Namens hen

Afdelingsmanager Stadsontwikkeling

C.H. Dolman

Omdat de goedkeuring van dit besluit digitaal is afgehandeld, ontbreekt een met de pen gezette han d tekening.